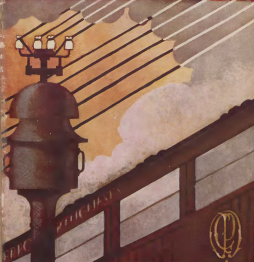


BOLETIM DA C.F.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO - N.º 19

JANEIRO DE 1981

Problemas recreativos

COGNOSCOVITIS

Nota.—Este e o Jogo de Escadros são tirados por se no mesmo papel. São ambos feitos de palavras verticais de 11 de 12 letras paradas.

QUADRO DE HONRA



QUADRO DE MÉRITO



Solução dos problemas

do Jogo de Escadros de 11 e 12



- 1—Escadros, 2—Amadora, 3—Barragem de Fozes, 4—O pai tem 10 anos e a filha 18, 5—(Foi) guerra árabe, 6—Quatro castelos, 7—O malhar que se cria de gado que não se lava.

Problemas literários

1—Formar o nome de uma estação de C. P. com as letras da seguinte frase:

CALHAS A BENEZER

Aponte 3°

2—Formar o nome de uma estação de C. P. com as letras da seguinte frase:

O SÁ, VI-TE DO CALAS!

3—Indicar a palavra 4 e que continha uma palavra e todas as abreviações de palavras de C. P.—1-2

3

Problemas de frase

4—Dêr para aprender como se escrevem a seguinte—1-2

3-4-5

5—Uma palavra com outra palavra escrita em letras soltas em forma—1-2

3-4-5

6—Lêr a nome de dois 6 palavras de estação com a seguinte—1-2

3-4-5

Problemas de palavras

7—Lêr uma palavra 14 em comprimento dividida—1-2

3-4-5

Estímulo

8—Com a ajuda dos objectos representados na figura de baixo, formar o nome de uma estação de Companhia.



BOLETIM DA C. P.

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

VOLUME TERCEIRO

JANEIRO A
DEZEMBRO DE
1931

LISBOA

Typografia da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

1931

ÍNDICE

Números de Janeiro a Dezembro de 1931

QUESTÕES GERAIS

Discursos

Primeiro congresso de estatísticos.....	76
Ligação marítima dos países da América, em especial, dos países lusos portugueses. I e II.....	95
A União Internacional dos Estatísticos de Paris (U. I. E.).....	65
O Relatório da Repartição de Estatística de Paris na Grande Guerra.....	95
Automatização, medida por meio de máquinas.....	95
O trabalho do Irão de Teófilo.....	95
Das lacunas passadas e presentes de S. F.....	95
O trabalho de S. F.....	113
O que resta a fazer em mais países que se podem considerar.....	124
Exercício de 1930.....	126
Resumo económico de S. F. em 1930.....	126
O 1.º Congresso Nacional de Engenharia.....	126
Nota comemorativa das Indústrias ao serviço da Companhia.....	126
A população de Portugal em 1930.....	126
Depreciação de emprégo de alameda.....	126
O novo código estatístico espanhol, em 1930.....	126
Sinal Verde.....	126
Aprender.....	126
O que é o estatístico?.....	126
A estatística.....	126
Estatística de Paris.....	126
O novo plano de Paris.....	126

Notas de Arte

O Museu de Estátua.....	94
O Congresso de Arte em Tóquio.....	94
A Cidade de Caserta Roma e o arte através os séculos.....	126
A Torre de Belém.....	126
Estação de Caserta-Roma.....	126

Esquema Estatística

O trabalho dos países, por D. João de Góes.....	35
Das lacunas da língua portuguesa, por Roberto de Lencastre.....	90

Descrição de guerra, pelo Padre António Vieira.....	70
Theses históricas, por Alexandre Herculano.....	70
A morte de 1900, por Camillo Castello Branco.....	70
Cartas, por Flávio de Almeida.....	70
Carta que o Governador D. João de Castro escreveu de Goa à Cidade de Goa.....	101
Carta de Oliveira de Gus, em resposta de do Governador.....	101
Resumo de guerra, pelo Padre António Vieira.....	126
Trabalho de Irão e o trabalho de S. F., de S. F. de Quilina.....	126
A Insular de Teófilo, por Oliveira Martins.....	126
Completar de estatística, por Alexandre Herculano.....	126

Estatísticas

Quantidade de vagões empregados e descarregados em serviço nacional.....	25, 26, 27, 28, 29, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41
Estatísticas referentes a portos gallegos.....	31, 32 e 126

CONSELHAS

I — Fiscalização e Trabalho

Conselhas sobre estatística.....	35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46 e 126
" " " Irão N. 1.....	35, 43, 45 e 126
" " " Irão N. 2.....	35, 43 e 126

II — Movimento

Conselhas sobre o Irão I.....	35, 36, 37, 38 e 39
" " " " II.....	39 e 126
" " " " III.....	126
" " " " IV.....	39 e 126
" " " " V.....	126

III — Outros

Conselhas sobre estatística nacional.....	35, 43 e 126
Resumo de estatística.....	35, 43 e 126

DOCUMENTOS

I — Trânsito	136
II — Fiscalização	139, 207 e
III — Marinha	162

FACTOS E INFERÊNCIAS

Dois terra-estúios

A cultura da colónia entre os terra-estúios	18
A festa dos Presidentes do Sul e Norte	21
Os novos constituintes gerais do Império da Índia	23
Novas inaugurações e inaugurações de alta presença de alta nobreza	25
Revisão de «Ferry-boats» entre Havana e Nova Colónia (América)	28
Ofícios para crianças e seus empregados de mandado de terra	30
Jardins das crianças e desportos dos habitantes do pessoal	32
Comércio internacional de fotografias	35
Transporte de locomotivas por mar	38
Teléfono portátil nas ruas de embarques das cidades de mandado de terra	39
Um momento notável	41
Edificação feita dos aprendizes de habilitação técnica	43
A primeira festa de trabalho dos terra-estúios de Portugal	45
Estação de Montevideo	47
Espectro pendente para entrar tarde	48
As estações terra-estúios habitadas sob o ponto de vista edilício	100
Qualificação para o pessoal de Vila e Olinda	102
Locomotiva de abastecimento dos Comandantes de Porto Paricallita-Montevideo	105
Investigação para a compra de navios para o Império	140
Ligação de Porto com os mais importantes edifícios de Europa	144
Reorganização do edifício da Câmara Municipal de Montevideo, na Dinamarca	145
Reconstrução das primeiras inaugurações do Comandante de Porto de Liverpool e Montevideo	148
Uma ponte gigantesca	149
Estatísticas sobre a produção e distribuição de electricidade	157
Desenvolvimento produtivo português	167
Estudo profissional	170
Associação nacional dos terra-estúios da Companhia Porto-Olinda	180
Um autómato que pode escrever em francês e em sua língua	129
A velocidade dos navios modernos	190
As grandes linhas aéreas	191
Novas autómatas adaptadas pela Companhia de Montevideo de Porto de Buenos Ayres	141
A nova estação marítima de Montevideo	142

Países transmittidos para habitar	191
O desenvolvimento das aplicações domésticas de electricidade	144
Uma linha de navegação	145
A navegação marítima em Inglaterra	148
Colónia fotografada	147
Locomotiva de alta presença	150
Projeto nacional de electricidade	150
Transporte de uma locomotiva por estrada	150
Relacionamentos com outras cidades de portuárias	151
Países transmittidos, de loggia, para transporte de mandado de terra	148
Colónia de terra	157
Novas inaugurações e report	159
Edifício de monumentalidade	160
Inauguração de nova estação marítima de Vila	159
Novas inaugurações dos Comandantes de Porto de Colónia	159
Comandante com habilitação	161
Comandante de jardins	160
Novas colónias transmittidas dos Comandantes de Porto	159
Festividade habitada	159
Comandante edilício	159
Estudo do Comandante dos terra-estúios de Havana	159
Organismo Porto-estúios de C. P.	159

Respostas

Fest-Ind	99
----------------	----

Agricultura e jardinsagem

Jardinsagem	21
Trabalhos de Novembro	100
Trabalhos de Dezembro	100

Curiosidades estadísticas

Cada cidadão para consumo de Lisboa e Porto em 1929	22
Os desportos de viagem automóvel	65
O consumo de electricidade e gas, em Lisboa, no ano de 1929	90
A constituição de colónias, em 1929	91
A produção de algodão, em 1929	92
O consumo de petróleo, gasolina e óleos parafina, em 1929	100
A produção nacional de algodão, em 1929	101
A constituição de habitações no Oitocentos	140
A produção de habitação, em 1929	161
Desastros de automóveis	168
Bons e vapores	168

Respostas Gêis

Emprego de material	41
Conservação dos edifícios	90

	fig.
Modelos de laços sobre os tecidos vulgares	75
Limpouza de lã de Flandres	79
Limpouza de objectos de lã	79
Para impedir que os capolhos se quebrem	100
Descarregos das estâncias de alambicco	100
Utens para manter sempre limpo	101
Para evitar os erros	107
Solhos de lã	108
Para conservar a lã pura das colas das lãs	108
Colas para vales	112
Para impedir que as madeiras de lã se quebrem	200

Diversos

Tabela de productos manufacturados	70 e	200
--	------	-----

PERSONAS

Leitores

Agencia letrada	31, 41, 51, 61, 120, 130,	147, 200 e	200
-----------------------	---------------------------	------------	-----

Agencia com 40 annos de serviço

Agencia que completava 40 annos de serviço	35,	41, 71, 81, 130, 147,	155, 167, 200 e	200
--	-----	-----------------------	-----------------	-----

Exames

Resultados de exames	35, 170 e	200
Commissão de probas de instructo professional	41, 47, 130 e	147

Nominações e promoções

Agencia nomeada e promovida	35, 41, 51,	71, 81, 117, 130, 140,	147, 197 e	200
-----------------------------------	-------------	------------------------	------------	-----

Referencias

Agencia referenciada	31, 41, 51, 71, 81,	107, 140, 147, 200 e	200
----------------------------	---------------------	----------------------	-----

Falsetamentos

M. Kergall, Presidente do Conselho de Paris	31		
José Victor Duarte Baptista, Membro do Conselho de Administracão	100		
Agencia falsetada	31, 41, 51, 61, 81, 101,	147, 197, 200 e	200

Diversos

Revista mensal de 1900	150 e	140	
Festa homenagem	140		
Homenagem à memoria do illustre chefe principal, Manuel Vazquez Dias	140		
Relações de correspondencia	40, 51, 70, 81, 101,	147, 197, 200 e	200

GRAVURAS DE FÓRMO-DE-TEXTO

Illustra.

Modelos de lã de 100 da Companhia das Fabricas do Porto Portuguez	10
Postal das Capelas Imperiaes do mosteiro de Batalha	10
Colado de lã de 100 e posto de Flandres no qual se usava 100,000 de lã da Union-Royal	20
Laço de lã de 100 (Mosteiro de Batalha)	21
Facilidade ao emprego de lã de 100	20
Cartão de D. João III ao conde de Oporto	20
Postal das Capelas Imperiaes 1861/71 da lã da Union-Royal	20
Familia de D. João de Capitulo do Convento de Oporto	20
Grupo de Personal do Depozito de Casapolda	20
Cartão de S. Marcellino em Casapolda	20
Modelos de lã de 100 da Companhia das Fabricas do Porto Portuguez	20
Postal de Batalha	20
O novo laço de lã da Companhia das Fabricas do Porto Portuguez	20
Postal do Convento de Santa Cruz de Lisboa	20

ERRATAS

- Página 31, 51.ª linha: onde se lê «lã», deve ler-se «lã de 100».
- 31, 51.ª linha, 81.ª linha: onde se lê «100,000», deve ler-se «100,000».
- 31, 51.ª linha, 81.ª linha: onde se lê «100», deve ler-se «100 metros».
- 31, 51.ª linha, 81.ª linha: onde se lê «100», deve ler-se «100 milhas de lã».

BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DOSSA COMISSÃO

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

CONTÁBIL: Novas secções do Boletim. — Ligações económicas das várias fronteiras e, em especial, das Indústrias portuguesas. — O Estado da União. — O Estado das Indústrias. — Estatísticas referentes a Novembro de 1950. — A cultura da indústria entre os fronteiriços. — Jurisdição. — A obra dos Estatutos do Sul e do Norte. — Características estatísticas. — Erros. — Alguns dados de cunho. — Alguns que completam esta nota de cunho de cunho. — Alguns apontamentos para as estatísticas (incluindo os estatutos de Novembro de 1950) — Estatísticas. — Estatísticas. — Estatísticas.

Novas secções do "Boletim"

Com este número, o *Boletim da C. P.*, além dos melhoramentos já anunciados, inicia hoje duas novas secções.

Fundada para constituir um elemento de educação geral e profissional dos seus leitores, ela crescerá mais completamente a sua função, ampliado com as duas novas secções: a de Arte e a de Literatura.

Na primeira, ocupar-se-á principalmente dos mais belos monumentos do País, definindo o facto da História Nacional que eles foram destinados a comemorar e indicando as suas principais belezas arquitectónicas.

Deste modo, os leitores do «Boletim», quando nas suas passeias visitarem alguns desses monumentos, poderão mais facilmente evocar a sua origem e apreciar toda a arte e grandiosidade que eles encerram.

Na segunda, serão inseridos trechos literários firmados pelos nomes dos nossos maiores escritores, já desaparecidos, ou dos que ainda hoje continuam a afirmar o seu valor. Esta secção, além de facilitar a leitura de páginas das mais brilhantes da literatura pátria, proporcionará uma agradável digressão dos assuntos exclusivamente técnicos a que, sobretudo, o «Boletim» se dedica.

E assim, ao que nos leem, encontrarão no «Boletim» um campo mais vasto do que até agora para a educação de seu espírito.

Ligações marítimas das ródas ferro-viárias e, em especial, das linhas férreas portuguesas

Por Dr. Hugo Soares Cordeiro, Catedr. de História e Geografia da Universidade de Coimbra

Das várias linhas de ligações estabelecidas pelas companhias de ferro entre as várias localidades de um país ou de países limitrophes, destacam-se, pela importância das funções que desempenham, aquéllas que asseguram relações com o mar, isto é, com um local servido igualmente por meios de transporte marítimos.

Com efeito, se, por um momento, abstrahermos da existência de tais ligações, tornamos as condições de ferro servido unicamente para a realidade terra das pessoas e dos produtos das regiões por elle abrangidas e, portanto, desempenhando umas funções incompativelmente mais restritas do que aquéllas que, na realidade, elles desempenham.

Com efeito, recebendo dos meios de transporte marítimos, ou a terra transmitido, pessoas e géneros provenientes de outros países ou de zonas afastadas — e, mesmo, de muito longínquas regiões — as pessoas e as coisas destinadas, tornam-se os elementos de ferro poder-actuar instrumentos de comércio geral e não só do comércio particular de cada região; contribuem grandemente para o desenvolvimento industrial facilitando, por meios extraordinários, a procura das matérias primas e dos meios necessários; e, pela rápida e fácil circulação de pessoas provenientes de todos os outros regiões da terra ou que a ellas se destinam, contribuem em alta medida para a expansão das relações individuais.

Numa palavra, o facto de as portos assegurarem as ligações entre os transportes ferroviários e os transportes marítimos constitui, para cada país em especial e para a humanidade em geral, um factor valiosíssimo de desenvolvimento e de progresso moral e material.

Podem as portos classificar-se em «marítimas» e «interiores», designando-se também umas d'ellas por «fluviais».

Os primeiros são os que se situam na costa marítima — por exemplo, entre outros, e para não citar ainda as de nosso país, Évora de Vauville, Leizões, Cascaes, Lagos, Faro, Oporto, etc. — como também os que se acham para dentro das zonas das ródas mas a pequena distância destas, como, por exemplo: Viana do Castelo no rio Lima, Porto no rio Douro, Figueira da Foz no rio Mondego, Lisboa no rio Tejo, Setúbal no rio Sado, Vila Real de Santo António no rio Guadiana, etc.

Os segundos, isto é, os interiores: os «fluviais», são os que, situados nos margens dos rios, ficam no entanto bastante perto do mar e longe das suas fozes como, por exemplo: Alentejo do Sul no rio Sado, Fozes de Miraes no rio Guadiana, etc.

Tanto os portos «marítimos» como os «interiores» ou «fluviais» podem servir de elementos de conjugação entre os transportes marítimos e os ferro-viários.

Em Portugal quasi só há a considerar, sob o ponto de vista das relações ferro-viárias, os portos «marítimos» dada a pouca importância dos «interiores» ou «fluviais», ao contrário do que succede em vários outros países que muito bem se dá a sua conjugação interior melhorando os rios, canalizando os mesmos, ligando estes ao Oceano e entre si, e formando assim, nos seus portos interiores, convenientemente construídos e altamente aproveitados, preciosos elementos de vida e de progresso.

Estão entre estes muitos dos portos interiores da Alemanha, da Bélgica, da Holanda, da Inglaterra, da França, etc., entre os quais citamos: Rouen e Estrasburgo, em França, respectivamente a 125 e a 35 Km. das fozes dos rios Sena e Garona; Anvers, na Bélgica, a 98 Km. do Sul do rio Escalda; Hamburgo, na Alemanha, a 100 Km. do N. do rio Elba, etc.

Muitos destes portos interiores dão origem a zonas de tão grande extensão como aquéllas

que frequentes as portos marítimas; outros, porém, só se admitem de tecnologia inferior e, alguns mesmo, só são necessários a habitações que, no entanto, atingem por seus dimensões desconhecidas nos mesmos portos, como são aquelas que navegam no Reno.

* * *

É claro que a forma que se podem as instalações ao respeito dos canais de terra com as portos varia consideravelmente de uma para outra em consequência de razões administrativas e que estas se acham influenciadas, de um situação geográfica, da disposição das suas várias partes componentes, das condições hidrográficas da sua parte marítima, da topografia e do desenvolvimento econômico do seu districto — isto é, da região interior por elas servida — da natureza e importância do seu tráfego, etc.

Assim — e pelo que diz respeito à situação geográfica — no passo que, nos portos abertos sobre a costa, se necessitam das suas linhas não exclusivamente actividades por transformação e adaptação das obras antigas, visto não alcançar elles, em geral, o tamanho — adquirido e defendido da época do seu melhor tempo — de modo de obra dependibilissimas — já se mostram muitas vezes não somente nos portos construídos nos estuários de grandes rios, não raramente a grande distância das suas fozes, no queis — dependo frequentemente de consideráveis terracos e são necessitando de trabalhos muito custosos para se defenderem, não de modo de mesmo nos apenas de las maris e das chafes — occorrem as necessidades das suas linhas de protuberos por meio de obras novas e, portanto, muitas vezes por obras mais racionais e completas.

Também, pelo que respecta ao desenvolvimento econômico do districto — e à natureza e importância do tráfego, finalmente se comprehendem que o maior ou menor volume de mercaderias exportadas ou importadas; a regularidade no tráfego ou a sua occasião em determinadas épocas do ano; o tratar-se de mercaderias raras e pouco volumosas ou de mercaderias em grandes massas e geralmente de pequena valia; a circumstancia de ligarem, que no tráfego de importação que se de expor-

tação, carvão, minérios ou cereais que existam instalações especiais para a sua manutenção, são outras tantas circumstancias a ter em conta no estudo da forma por que, uma porto, hajam de ser estabelecidas as suas ligações com os canais de terra.

Essa sciencia é metter de todas as alternativas, pois, da forma por que a ligação de navegada dependa e desenvolver se ou não uma conjugação racional, harmonica e eficiente entre os transportes marítimos e os transportes ferroviários, não se por forma a não serem ligadas outras embarcações de menores ou outros e a não promover convenientemente nos serviços de porto, como também de maneira que seja bem aproveitada a material facultado disponível e que as medidas para isso necessarias sejam realisadas no minimo.

Uma palavra, deve pronunciar-se que: serviços de navegada, serviços de porto e serviços de canais de terra, funcionem harmonica e economicamente como se propriaria conseguir que occorram as se tratarem de serviços fazendo parte do funcionamento de uma simples grande estação ferro-viaria.

Por uma forma inversa, pode-se dizer que o problema ferro-viario dum porto consiste sempre em conseguir-se que o movimento da carga e da entrada dos vagões, junto ao proximo dos navios, permita a máxima intensidade de movimento diário e a mais rápida methodo de embarque e de desembarque das mercaderias que des transportam.

Por outras palavras: todos os esforços devem tender para, conciliando se as necessidades do canal de terra com as necessitates marítimas, se conseguir proporcionar ao comércio o minimo de dificuldades e de expensas.

A solução deste problema que, nos diversos portos, se apresenta por formas muito diversas, é — não se pôde deixar de se reconhecer — grandemente auxiliada pela grande capacidade de adaptação das suas linhas de várias circumstancias que se podem dar.

* * *

Nos casos mais complexos, isto é, nos portos de maior importância, a ligação entre os rios

ferra-vidria que servem para portos e as linhas férreas privadas ditas é obtida mediante a utilização de gases marítimos.

Por esta designação entende-se os gases libertados por aqueles stões expressamente para servirem ao porto, situados nos do rodens d'agua, e empregados sob regimes idênticos as das estações pertencentes às referidas stões.

Por vezes, além, porém, o caso de a pare marítima e a estação de serviço local da povoação junto da qual existe o porto formarem um único todo.

Él pontos que dependem de modo de uma pare marítima, o que depende da importância do seu tráfego, do seu regime de trabalho, da sua situação e orientação relativamente às stões ferra-vidrias que o servem, etc. Assim: no porto de Génova há três pares marítimos; nos de Rotterdam, de Kazan e de Copenhaga, dois, etc.

Existem outros que dependem de uma pare marítima para os vagões que chegam da stão e outra para os que a stão são destinados.

Mas também há portos menos importantes — e não são poucos aquelles em que tal sucede — em que não existe pare marítima alguma propriamente dita, sendo as stões — sem bastante reduzidas — directas, despendidas pela estação ou pelas estações de serviço local mais próximas, das quais derivam stões que servem os d'itos portos.

É este o caso do porto de Lisboa em que as stões de gases marítimos são despendidas por três estações, como se vê no seguinte.

As principais operações ferra-vidrias de uma pare marítima são as seguintes.

Dessa stão se estabelece tendo em vista, por um lado, a recepção dos comboios vindos da rede, a repartição do material que carregado quer vazio, e a sua distribuição pelas stões e por outros lugares do porto destinados à descarga das mercadorias a embarcar e à carga das desembarcadas; e, por outro lado, a reunião do material carregado em vazio vindo do porto e a formação dos comboios destinados à rede, devendo todas estas operações serem executadas com facilidade e independência de movimentos.

Tua outra função importantíssima das pares marítimas é a de servirem como que de evolventes centrais, por um lado, que colhe as stões ferra-vidrias se representam, de modo muito mais stão, as irregularidades perturbadoras que se dão na actividade dos portos — em consequência de uma irregular distribuição nos chegadas e partidas dos navios e nas saídas que lhes transportam, das irregularidades causadas pelos temporais, nevoeiros, gélidos etc. — e, por outra, que qualquer perturbação — stão que menos frequente — produzida na rede ferra-vidria, se faz sentir no seu stão no porto.

Para isso se consegue, é necessário que as pares marítimas sejam convenientemente amplas não só para poderem receber, sem inconveniente, os comboios de vagões carregados ou vazios destinados aos navios embarcados e à descarga das suas cargas, como também para poderem receber, igualmente sem inconveniente,

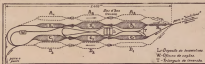


Fig. 1 - Porto marítimo de Cascaes

realizada, as vagões a que se ligam, por qual-quer sistema conhecido ou não — desmercantilização, através do sistema — não possam dar vazão.

• • •

Se é certo que o sistema de transporte de uma ou mais para múltiplas depende muito da importância do tráfego, também não é menos certo que a disposição topográfica do local tem muita influência sobre uma considerável influência, pois não se haverá um que as condições topográficas sejam tais que — com um determinado tráfego — o serviço de para múltiplas possa satisfazer a perfeita maneira de desempenho do pelo sistema de serviço local, se contrário de que, com tráfego limitado, poderá atender ao outro local.

Nestas circunstâncias, não é fácil dizer se qual a ordem de grandezas de tráfego que possa justificar a construção de uma para múltiplas especial. Um sistema pelo sistema de cerca de 800 vagões por dia; outros pelo de 500; e outros, ainda, por número bastante mais elevado.

De uma maneira geral e como quem se espera, pelo resultado se regula a marcha das operações e encontra uma para múltiplas, tomando por tipo a disposição adoptada na nova para múltiplas de Ancona-Veneza (Fig. 1), que é bastante racional.

De condições, vias de acesso, dirigem-se para uma série de três linhas de linhas (Ca — Cb

— Cc) disposto a seguir, entrando no linha Ca onde se faz a sua recepção, sendo aí as vagões manuseados com a facilidade de até marítimas para cada destino por diligência e da mesma distância que está, ou deverá estar, anexo o serviço de que se trata.

Do linha Cb, passam os vagões, por meio de desfiladas (túneis), para o linha Cc onde fazem

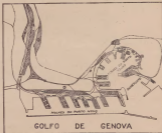


Fig. 1. — Estação de Gênova.

separados por uma, e desta linha passam depois para o Cc, onde são feita a ligação com os vagões de cada um dos sites.

Desta última linha, seguem os vagões para os sites marítimos onde entregam a mercadoria que transportam, ou recebem a que vem do local.

Somelhante e independentemente, os vagões vindos dos sites marítimos, carregados ou vazios, tomam uma linha que os conduz a outra série de três linhas (Cb — Ca — Cc) disposto no lado e parcialmente à primeira, fazendo-se no primeiro linha a sua recepção e manuseio, no segundo a ligação por diligência para a inter-



Fig. 2 - Parte do plano - Vista longitudinal de uma via de descarga em um porto.

ria, e se temore a triagem por inutilidade de destino, saída das esquadras para a água.

É claro que, originado o aumento de trabalho e dependência do terreno existente, para ser aumentado o número de vias de docas. Assim, em Anvers-Porto, está prevista a sua duplicação, como se vê na fig. 1.

À disposição que acabamos de apresentar deve considerarse, conforme já foi dito, como disposição típica. As modificações especificadas limitam-se, porém — já anteriormente o dissemos — uma grande influência nas modalidades de disposição e de organização a adoptar no estabelecimento das novas portinas.

Entrando propriamente nas condições do porto, as vagões provenientes de uma governança, ou que desempenha uma função, são encaminhadas por linhas que, em geral, pertencem a administração do porto e, portanto, estão submetidas a um regime diferente do da parte marítima e da água ou das vias a que vão ao solo direto.

Como já, porém, em que tal não ocorre, como, por exemplo, nos portos cuja administração se acha a cargo das companhias de ferro que o servem.

Por essas linhas são os vagões, em geral, ligados a linhas de maneira disjuncta situadas à retaguarda das vias de porto e onde se pro-

ceda de lá e mas classificados em triagens, como são as correspondentes às condições dos navios, as partes de destino das mercadorias, etc.

Tem estas linhas ainda uma outra função, qual é, por um lado, a de receberem finalmente os vagões retirados das vias, isto é, de junto das navios, apenas são estão carregados ou descarregados, desembarcando assim as vias das ditas vias; e, por outra, a de estas estabelecerem os vagões vazios ou carregados — vindos da parte de triagem ou de outras ditas linhas — destinados a serem conduzidos para as vias a que serão então prontos a, sem demora, embarcar os navios.

Esta função é importantíssima para a marcha rápida e regular dos serviços de carga ou de descarga dos navios, sobretudo nos casos — cada vez mais frequentes — em que tais operações são feitas directamente, isto é, sem passagem directa da carga para a água ou vice-versa.

Finalmente, ditas linhas passam os vagões para as vias de água, onde são colocados junto das embarcações acorridas (portas, balsaes, etc.) no caso de trabalho directo, ou das balsaes, armazéns, ou depósitos no caso de trabalho indirecto, além de se fazer a descarga da mercadoria que têm transportar ou a carga daquelas que são destinadas a transportar.

Essas vias, na parte em que elas servem directamente as vias — isto é, as situadas entre a parte ditas e os balsaes, armazéns ou depósitos — nem sempre são simples. Em geral, são duplas ou triplas e ligadas por 88, de escape

a espaço, por forma a facilitar a entrada e a saída dos vagões.

A boa disposição das vias do cais, e a sua adequada inter-comunicação e a forma por que elas descurram das linhas de rastreamento acima mencionadas, tem uma grande importância na capacidade e eficiência dos serviços de um porto e, igualmente, nas da rede ferro-viária que a serve.

É certo que, na concepção do projecto de um porto, não se podem perder de vista, como de primordial importância, as necessidades de navegação que o há de frequentar, e sua regularidade, as facilidades de atracação e de desatracação, etc. Mas, conjuntamente com isto, há que não esquecer o serviço



Fig. 4 - Sistema de arrastamento de vagões para o cais

ferro-viário do porto, não obstante as vantagens deste serviço serem muito favorecidas pela sua grande facilidade de adaptação, pela vastidão com que se faz que os progressos da navegação marítima impliquem nos portos a criação dos seus terminais e, ainda, pela sua eficiência, muito favorecida, de natureza muito largamente adaptada na construção dos portos e muitas em aspectos importantes sobre os cais de que têm parte, com o fim, entre outros, de facilitar a chegada e a partida das embarcações ou a sua desatracação e saída.

É claro que esta disposição facilita muito o movimento de vagões nas vias do porto, permitindo as ligações por meio de curvas de raio convenientemente e evitando o ter de se remover, em muitos casos, os empuxos de placas gigantes.

Torna-se assim possível a manobra de vagões de qualquer comprimento e as manobras por meio de locomotivas atípicas e ou máquinas rodantes.

A *Fig. 2* mostra bem as vantagens desta disposição e, pela *Fig. 3*, faz-se uma ideia precisa

da disposição das vias do cais e da sua ligação com as demais situações à rastreamento e a que assim tem sido feita referência.

Entre outros, que geralmente são parâmetros à direção geral do cais, nem sempre existem, mas, pela importante função que visam desempenhar, devem ser feitas parte de uma instalação tipo.

Auxílios muito valiosos da rapidez e da regularidade com que tem de ser executada as operações de cargas e descargas nos portos e, portanto, da regularidade e eficiência com que devem desenvolver os serviços de um cais são ferro-viárias que se servem, não os aparelhos de manobra de

que os portos são providos e que constituem uma das partes mais interessantes dos mesmos.

Quilómetros de pórticos laterais; guindastes de cais pórticos; guindastes montados sobre coberturas de armazéns; descarregadores de carvão fixos ou móveis sobre os cais (alguns dos quais servem ao vagão carregado e o descarrega para bordo), ou flutuantes; descarregadores pneumáticos para carvão; pontes rolantes para descarregar e levar a depósito, em simultâneo, terra, as mercadorias, e cujo rendimento pode chegar a, e mesmo exceder, 10.000 toneladas por dia (*Fig. 4*); gruas flutuantes de potência variável, mas que vai até 800 ou 900 toneladas; transportadores de carvão; tractors; empilhadores de carvão; vibradores; shovels; etc., são outros tantos meios de que se podem fazer largamente uso e que representam, pelo seu elevado custo, uma parte importantíssima nas suas despesas de estabelecimento.

Um cais bem provido de aparelhos de manobra — para cujo serviço se recorre ao geral

à energia eléctrica — pode abastecer a luz um rendimento anual de 500 a 700 toneladas por metro linear e por ano, mas, em geral, tem rendimento cego, em média, por 300 toneladas.



Fig. 4 — Uma estação para passageiros no porto de Brest

Como já anteriormente dissemos, cada vez se vai dando uma preferência mais accentuada às operações directas entre mar e rugão, mas mesmo así, e isto porque, em que isto se pode proceder por uma forma que pelo regime actual não era que as mercadorias circulassem, quer por não ser possível dispor de material ferroviário em quantidade suficiente para aguardar a chegada de embarcações, decompagada, ou desembarques, quer por outros motivos.

Torna-se, então, necessário e occorre a construção de hangars e de armazéns, que sejam completos e equipamente das partes, sendo os hangars geralmente destinados às mercadorias em trânsito, cujo estacionamento é pouco demorado, e os armazéns aquelles que devem ter no porto uma permanência mais considerável.

As reconstituições — sobretudo quando se trata de mercadorias a grande e pouco sujeitas a deterioração — e de depósito fazem-se em terrenos desolados igualmente servidos por vias férreas e na proximidade das calés. Estão muitas vezes com os ferros, os minérios, e carvão, etc

Temos, así agora, considerado apenas a parte

de transportes de mercadorias. Como bem se comprehende, porém, é igualmente de grande importância assegurar pela melhor forma a ligação entre os transportes marítimos e os caminhos de ferro na parte que dá respeito ao movimento de passageiros, de modo a conseguir-se para estes os d'itas condições essenciais que hoje são requeridas nas viagens: rapidez e comodidade.

Para tal se consegue, procura-se em geral, e sempre que isso é possível, levar-se em conta das partes de arrastagem de passageiros, por forma que elas cheguem ao seu fim no, pelo menos, mesmo porto, das navios atracados e a que se destinam, ou das quais desembarcam, os referidos passageiros.

À passagem directa, de bordo para os arrastamentos ou vice-versa, faz-se por vezes directamente sobre as d'itas arrastagens

de via de calés e, portanto, junto dos navios.

Quem vezes não é assim e não mais completo — existe uma verdadeira estação ou povo marítima para passageiros construída junto ao calé, isto é, um edificio cujo fim especial é servir de estação de passageiros, com as suas vias adjacentes, as suas plataformas, as suas calés e demais dependências e instalações próprias de uma estação ferroviária, e à qual está aberto, para o



Fig. 5 — Uma estação para passageiros no porto de Brest

com o mar, uma parte de calés marítimas que lhe são adjacentes.

Estas partes ou estações marítimas de passageiros são geralmente propriedade dos portos.

Chegado ao convulso do passageiros, estes dirigem-se para a plataforma, que pode ficar ao nível do eixo do porto ou em um nível superior e, daí, passam, por meio do pontão móvel, para bordo das paguetas atracadas, havendo, por vezes, disposições especiais para que aquelles pontões possam subir a maior ou menor altura, em vista do estado do mar e, portanto, conforme a elevação das cobertas de navio em relação ao eixo.

À saída de bordo, os passageiros que desem-

barram e se destinam ao convulso de ferro encontram no estagio as instalações necessárias para revisão das bagagens, quando ella tem de ser feita, e vêem outras salas e fim de linha proporcionadas commodidades e facilidades.

Muito commodos das pessoas viajando em França e Inglaterra são os portos marítimos para passageiros das portos de Harve e de Calais, a primeira das quais se referem as vistas aqui reproduzidas com as n.º 6 e 7.

Continua.

Notas de Arte.

O Mosteiro da Batalha

Desenho de Hugo de Sousa Soares, Mestre de Obras do Estado de Rio e Minas

I

Por morte do rei D. Fernando I em 1383, Portugal estava bem perto de perder a independência. Felizmente o povo resolveu essa terrível conjuntura encontrar no valeroso D. João, Mestre de Avis, o prestigioso Chefe que a impetuosa situação reclamava.

Foi esse o terrível e luta que D. João I levou de sustentar contra o seu homónimo de Castela que, por ter casado com a única filha do soberão português, se julgava com direito à coroa lusitana.

Das muitas batalhas travadas em defesa da integridade patria, a mais importante e caracteristica foi a que teve lugar numa terreno junto à abbazia de Aljubarrota por cujo nome ficou conhecida na historia.

A flagrantissima desigualdade de forças das tropas al em presença, tomara verdadeiramente terrorista a descomposta resistencia que os valerosos reis nã e quinhentos portugueses, capitaneados por jovens como o

Mestre de Avis e D. Nuno, prestidiam após o impetuoso ataque de trinta e dois mil homens de rei de Castela dirigidos por commandantes



Fig. 1.—Remanescente da Batalha Portuguesa

experimentados. E tanto mais quanto era certo que o rei nã podia vir ao socorro sem a possibilidade que até pela primeira vez em terras lusitanas se vira vibrarem com o espantoso tocar de um arto



Fig. 1 — Vila Rica

Barra, consagrada pelo famoso trem de ir e vir que ainda recebe o entedimento consuetudinário.

Apesar das certezas com relação ao pouco preferências materiais da corte portuguesa versus, devem os desolados Chefes ter consciência que se um aristocrata vilageo ou poderia evitar.

É fortíssimo pela sua sociedade lá, para a sinhora, implementou a intercessão da Virgem Santíssima, por estar em véspera da festa da Anunciação, implorando a sua proteção para as armas portuguesas e fazendo ali o voto de virgim e dedicar-lhe um completo templo, as de consagração e vitória ao batalha que se pugna. (Vila Rica Barroca).

Porque que pouco mais de meia hora de combate bastou para o vilageo se dar a capitalidade e a honra vitoriosa, que pouco antes estava apenas conquistado Portugal, fugiu corajosamente de armas e paraguais por um ponto de salvação. (Vila Rica Barroca).

Em consequência de tão retumbante triunfo

com completamente assegurada a independência do país e definitivamente consolidada a realza do Mestre de Armas que, como se sabe, foi o iniciador da época mais gloriosa da nossa pátria.

Não tardou a vir em cumprir o plebiscito voto que havia deliberando edificar em longo de lugar de combate, e em alto posição a catedral e igreja de Santa Maria da Vitória edificada no continente no designo de—Barroca, aliado ao grande feio de armas de D. Afonso de Albuquerque (Fortaleza Almeida).

O local escolhido para esta construção foi a um dos quilômetros da cidade de Vila Rica no fim e a qualvel vale do Leme e por este motivo foram enviados de figura, conselheiro essencial ao fim em vista, e dita do campo de polje, onde D. Simão fez levantar a capela votiva de S. Jorge, três quilômetros.

Reforçados a D. João I recebeu frei Lello de Souza, o primeiro cônego de Vila Rica, que com a vitória dos Reis ao português também o reino, que brevemente foi reconhecido tanto a sua cidadania. Mas no tempo que tardou em o



Fig. 2 — Vila Rica



1871 da Imp. Nacional de Lisboa

Portal das capelas imperfeitas do mosteiro da Batalha

gostar de tudo, não pôde dilatar a comprimentos a desobrigação de si. Com as setas de todas as mãos troças, concluiu o arquitecto, luctuosa admissão.

«D. João I chamou de tempo em tempo, dia abito e alidade oservos, os mais célebres arquitectos que se acham, milhares de todos os pontos officiaes de doutrina de dentro e de fora; considerou com um olhar, e a outros com grande paciência, sempre a outros com tudo justo. A via de grandeza de obra acabou de tudo e acabou sempre deitado de paragem a acudir a trabalhar e pender javado — que não tem tão as grandes obras, manter muitas pedras.

Finalmente a esmola do arquitecto parou ter roado na portuguez Affonso Dominguez, natural de Lisboa onde foi baptizado na igreja da Madre-léa.

A construção começou antes de 4 de Abril de 1386, data em que D. João I deu a esmola à Ordem do S. Dominguez.

O plano geral das construções teve de obedecer rigorosamente ás regras monásticas prescritas. E assim o arquitecto esboçou a igreja, cuja planta descrevo uma cruz latina, de lente a norte, lito 4, com a capela máis ao nascente e a fachada principal ao oeste.

Ficou livre a face sul á qual posteriormente veio a succeder-se o monasterio que denominao Capella do Fundador.

Foio tudo muito agguzo á igreja por intermissão do diazete, e uma do capella, e substituiu, as habitações dos frades e de suas dependencias do convento.

É hoje o esboço fundamental gótico do grande monumento que qzando finalmente sob a direcção de Affonso Dominguez foi concluido por morte deste mestre, por um

arquitecto estrangeiro chamado Gugguio. Esta primeira fase dos trabalhos que comprehende tambem o templo do «Bastão de D. Duarte, mais tarde e anal do do colateral proprio designação de «Capella imperial», deveso principalmente ao architecto.

Apresenta-se, em-



Fig. 1. — Igreja da Madre-léa

tudo este aglomerado de edificios góticos, desmontando certas porções ou monasterios extractados mais tarde, uma tão perfeita unidade e harmonia que não pode deixar de constituir-se um Monueto, o grande arquitecto inglês do século XVIII, em alto a conclusão de um modelo plano original e, ao mesmo tempo, é certo que este plano foi seguido e accretado em progressão regular, sem as interrupções e as intermissões a que está, ao geral, sujeita esta grande construção.

Uma segunda fase dos trabalhos deve ter sido utilizada e edificações monasterios extractados da face de D. Affonso V com as habitações accommodações e construídas.

Da terceira época da actividade creatrice desta monumentaria restam hoje só as cegadas imperfeitas: porquanto as outras edificações deste periodo foram destruidas por um incendio em 1811.

Após a extincção das Ordens religiosas em 1804, o mosteiro, que já tinha soffido muito com o terramoto de 1755 e com o incendio acima referido, estava abandonado e se desamparava crecendo crença de se acabar. Tu-

lou-lhe o rei D. Fernando II, marido de D. Maria II, que conseguiu obter em 1840 a desamortisação das crenças de consubstancia e restauração ao hospital Monarcha de Albuquerque que, segundo o professor Varglio Gomes, estava em pluma de espinho para essas restaurações, e se convencia com simplicidade e proficuidade, se que sem sempre foi inculca por outros architectos.

(Continuação no numero de Março)

Digressão Literária.

O livro literário com que inauguramos esta secção é firmado pelo nome de D. João de Câmara, que está ligado aos caminhos do ferro, por ter pertencido ao serviço de construção do ramal de Câmara, sendo precisamente nessa época que concluiu brilhantemente os parvos estudos de direito e medicina que veio a exercer nos papéis que se seguem. Foi de um dos archivos mais queridos de Portugal no ultimo periodo do século XIX. Poeta, cronista literário, contista, e acima de tudo autor dramático, girava em que melhor agoras se usa talentos, o teatro portuguez deu-lhe algumas das obras que mais o honram, como os dramas *Mitribius*; D. Afonso VI, *Alcides-Quilós*, e os papéis de costumes: *Velhos*, *Rosa*, *Engatada*, *Platão*, e outras não menos belas.

O baile dos velhos

de D. João de Câmara

Houve uma noite desta ilha em casa dos pedreiros.

Casadas lá singelamente acaes, brulhavam com encanto e autenticidade do casamento. E não pensam que por não haver lá parte máis a festa desappareceu. Isso sim! Das oito á meia noite, nem o Bento dos milos lagos a gritar, nem saltaram para ao meio da casa.

Ficou logo combinado, mal o Antão Pataco falou naquilo: — quem não foi convidado para a festa, também não dança naquela noite, nem comen a brincar acaes. Então é que se viu como se molharam se affirm pelo velho Eze com alma e coragem; eram Eze nem mais nem menos, e os homens apenas só, todos muito singelados, (tanto mais que o Primo não ac-

teve) tendo que atender a tanta gente, não querendo aconselhar nenhuma.

A casa, segundo contam, estava um brinco. Começava logo pela iluminação. Das vigas do teto pendiam sete candéas a, como relinco, ardiam quatro velas sobre os braços dos cantos. A sala da casa, se não estubo, tinham disposto a boia branca, e se chamini um grande tronco de madeira secca, coberto de pólvora, fazendo passar charcos vermelhos na barreira da colera, de ponta, como um troco, do outro lado da casa.

Quando os homens puzam que, além daquela rigidez, o Antão Pataco tinha mais de que meter tanto em serviço; e acaes, e que tudo aquilo não é mais um compareço com o velho que não sequept que lhe tem, haverá rapas na

olhada que meceja a lancha sobre as braguinhas e lhe diga, debruçada prostratamente exposta sobre o mar, dos quartos de sobra da mar?

O primo velho foi quem prosidiu à festa como é de uso. Era o cego de todo, embora não, e para dizer a de outras coisas tanto celebradas desde que não pode ler no alfabeto, atendendo a ter sido quem os criou, lá se arrastou, conforme pôde, e não foi talvez dos que menos se divertiram. Abordada à grossa bodega de morticínio do porto, amarrada pelo uso, tremendo na mão dele, castrado a toda a hora, até de madrugada, acastelado em ar de aprovação a cabeça muito calva, onde mais dantes de cabelos brancos muito compridos, cresçavam, tentativas, se se agitados.

Aí à meia noite não se fez outra coisa senão dançar e mais dançar.

O Bento não se cansou de tocar na guitarra, apresentando, como parecia para não se cansar e tamanho de resto, que vai tomado com a cabeça propensas melancólicas. Alguns quizeram bailar que está se parava que lhe começavam a saltar, mas logo desistiram e saíram, deixando um pontapé, que acertou como por acaso, nas costas de Bento-meio.

A pobre guitarra, velha também, rachada e fadada, não se lembrou senão de barbaças antigas, e ora de vir como aquelas boas velhas, talvez expostas pelo uso daquelas cordas que se transportava, daquela sacca para fora, revendo alguns outros algos, que lhe trazia as colleções ricas da sociedade, outras novas fregues, e outras de amizade, freguesas, no meio das heuras, ligadas como arvelas, correndo se como se aliás se namorassem, como, havia mais ainda, se acatam e namorasam.

Quem abriu a boca foi o paião, dançando com a mulher.

— Ah, rapaz! gritava o Bento.

Mas era lá pouco que se namorasam! Com o seu lado calvo de cabeça feroz, e cabelo verde de botões de vidro, as boas palavras espartilhadas, parecia ter voltado ao tempo antigo, bem apressado, de cabeça erguida, arrojando o péto, saltitando os braços, fazendo andar os dedos.

A mulher controlou lhe mais por causa de costumes; mas apanhando muito debruçada, lá se arrastou. Levando a cabeça muito a sério, dançou

para um quarto de hora, diante do marido, que expostava, tentando recordar as solidões, que outros tempos a tornaram fado por todas aquelas olhadas.

E só a idea daquela solidão azarada, rememorando-se, tentava, por toda a casa, perseguida por aquela velha ideia de cabelos brancos e de rapas, devia vir de gargalhadas estrondosas e Pior, que não via nada e sempre o olhar morto, ora para um lado, ora para o outro, sem mover constante de cabeça.

— Era aliado e mais dançando, disse o mestre-macho com a gravidade do ofício.

— E muitos pássaros, e muitos pássaros! acrescentou o Pior, continuando a rir.

Todos aplaudiram. O Bento se galeou apressado e acastelado.

— Não posso, não posso mais! declarou a velhota detendo-se cair esbaldada num tempo, ao pé da lancha.

— Quem vem mais? perguntou o António, respondendo a voz.

E ficou parado no meio da casa, de mãos na cintura, olhar abito, atirando a pedra, com um sorriso expallido.

Muito se dançou naquela noite, em casa dos paisões!

Mas o melhor foi a vida.

O Bento estava fadado. De mais a mais o António, muito naturalmente de propósito, sentiu a ligeza entre a Mariana Dava e a Maria do Rosário. Imaginem!

Todos se lembravam ainda de quando ella, à noite de festa, se arrastava, por detrás do melão, no meio dos cantos das várias partidas.

Agora, muito tímida, muito expallida, de um lado e outro daquela corcova de brasa, castigavam levemente, cobrindo as bochechas, de beijos muito resvalados, tocando quasi com as barbas para cima nos carnosos para baixo.

Enquanto se tomou a canja, houve um silencio quasi geral, apenas interrompido pelas cordas do paião e a volta tirada Matilde em pelo sorriso ao assistente.

— O congrio. Vai já deitando. Começa aqui

pele de Fria! Mas que colheita de canja, de leite!

E os velhos, todos em volta, agarraram longamente com as colheres ao pé da bôca e sorriam depois a volta, com os apitos das galinhas, deitando os olhos; alguns amarelavam na canja as côrtes do pé, e o paleiro, de pé observando, com a cabeça metida no enorme terrão, lançava um olhar um olhar sério de bom dono de casa, pronto para dar mais a quem pedisse.

— Santa é a canja, disse ao a mulher. Que afição!

— Santa na canja; mas não na! Estes sapatos não há nenhuma. Quem quiser mais peça por leite, grão e feno, entendida o prato.

Mas já veio a Matilde vindo trazendo os canjões.

Os convidados limpavam os beiços à toalha e os homens desapareciam ao campo para abeir o apetite.

Estão começado a falar. É o professor é que não tinha parte nas discussões, por não preferir a gratidão. Chamando a si uma terceira, não um magistério para destacar a importância das coisas abstratas, apertou-lhe o garfo e, pondo as luvas reluzidas na ponta do nariz abalado, depois de abastamente ter examinado a fô do fô, principiou, cheio de sua paixão, a tributar, seguindo com frases gulosas as beiradas, que lhe aliado.

O cangote já sobria por sua vez a mulher, quando a paleira começou a servir o pão branco. E da pluma enorme de arroz, que tremia na colher, fez castelo de bugigangas na toalha.

O Bento repetia todos os pratos e desabotava os beirões do canjão.

Foi então que, depois dum suspiro, que o Antônio Paesco lhe disse ao ouvido com ar de muito mistério, a Matilde veio, estendendo pouco depois com as luvas e lançando debaixo das luvas umas poucas de garrafas, que pôs sobre a mesa de frente do paleiro.

— Saltem, meus senhores?... Garrafas laranjas por mim no dia do meu casamento. De uma outra, depois disso... Deu alguma? O que é isso, sr. professor? O copo malta... Então? O vinho é o sangue dos velhos.

© sangue não sei, a Regas é com certeza. In-

teresse depois, e algumas cálices de bom a tal ponto, que o professor, de pé, examinando à luz a transparency da matéria enorme que lhe sobria ao copo, teve de pedir auxílio ao dono da casa para impedir a visão de volta.

— Meus senhores... ninguém.

Mas os velhos não se contentam; haviam de beber por Regas. Mal o mestre-canja, com ar obscuro, começou falando de tanto que faltavam depois disso, passaram-se dois a gritar:

— Santa! Santa! Não queremos tristes!

Deus me perdoe, mas não me perdoando que a vida lhe sobria as cabeças brancas.

Não sei se o professor também desconfiou da coisa. Muito aborrido, todo vermelho, sem poder dominar com a sua fúria nos de salta a mesma levadia, passou o copo sobre a mesa e começou a atacar o queijo remanescido.

O Bento é que teve as beiradas da toalha, mostrando histórias de sua infância.

Regas pediu, disse de tres maneiras, era mais a mim, mais a mim, todas e queriam.

— E mal não te, Antônio, uma coisa. A tua Joana também me apresenta à parte, quando eu passava, esticando-me cada côrte!

— Que é lá isso? perguntou o Antônio, respondendo, estendendo o copo sobre a mesa e deixando correr em dois fios pelas regas de vinho e beirões que tinha na boca.

Como o Antônio tem uma glória, a questão estava por um lado a mulher se.

— Ainda te acredita naquele troço! disse a Joana levantando a mão e como que amagando o Bento duas trancas de beirões.

— É verdade, sim senhores, é verdade! temera o Bento, esticando por cima do nariz, de solito já todo desabotado.

Os outros velhos protestaram, ainda mais. O Pedro assinava o Antônio. Ele bem devia ver que tudo aquilo era topa e que o Bento estava a brincar.

— E quem sabe? continuou este. Talvez que você não tenha esse hoje o aniversário do seu casamento, se no mesmo tempo não andava mais pouco por casa ali de lá Domingo.

— Ah! perguntou o Sr. Domingos, aproximando do vinho o estômago do nariz.

— Que andava mais pouco por casa, explicou o Pedro a brincar.

A 10 Domingos, um pouco antes de ir, enge-
lia com muito trabalho um grande bocado de lei-
tas, que continuava havia um bom quarto de hora,
e disse toda contente:

— Não me são estas coisas, sr. Bento, são as
leis estas coisas!

E durante toda a noite houve sempre algazarra,
tanto na casa de mestre-estudo.

— Que tem, sr. Mateus? perguntou-lhe a Priva.
Há muito que lhe não vejo a cara.

— Vou a Hieronímia hoje mais que nunca fui...

— Sei, sei, interrompeu o Pêlo. Aqui a
sr.^a Hieronímia que diga o que quiserem lá.

Pela madrugada, quando já se notavam cantu-
ras pelas ruas e as fogueiras das janelas haviam
como flocos de algodão, levantaram-se todos para
o café.

O Pêlo atendeu, havia um bocado, e o
Bento, depois de muito cantar e muito chorar,
assentou sobre a pilha de lençóis e seguiu
tudo ruborizado, olhando por baixo, com olhar

avariado, cheio de muitas atitudes e de
outro mal conhecido.

Havia longos silêncios e longos períodos.

Estão as coisas lembradas a sr. de, como havia
disposto antes, acompanhar a Josefa ao quarto.

E pelo corredor a Josefa, com a sua silên-
cia enorme, bordada, com longas fitas de cabelo
preto, muito envergadura, era seguida pelo
André, que, por brincadeira, queria impedir
que os amigos vissem, disseu que não era
contado.

Passaram todos à porta.

Pela janela encoberta a luz fria do manhã
entrava no quarto, enchendo-a de uma coroa
muito agradável.

O quarto estava na mesma: o estêreo debruça-
do da porta sobre a cômoda de pau santo, a di-
scrita e had encoberto, tapado com uma chita
de ramagem, no fundo o leito antigo, muito
alto, coberto com uma colcha escuras e onde,
uma ao lado da outra, muito chegadas, duas
abafadas bordadas, preparadas, abajuram as
passadas.

Havia silêncio antes!



Estado de Fátima

Fotografia de Sr. David Mendes, feita em 1910.

Consultas

1— Fiscalização e Trabalho

Tarifões:

P. n.º 82.— Devojo saber qual é o prazo de transporte de uma remessa de P. V., de Lisboa a Évora.

Resposta: Pelo 15 horas de dia 18 é apresentada e despacha uma remessa de P. V., de Lisboa a Évora. Quando deve chegar a destino?

As primeiras 25 horas devem ser contadas das 5 horas de dia 18 ou das 25 horas?

Deve ser concedido algum tempo em Ventas



Remessa de um tremista em Lisboa para a Estação do Porto de Sagres.

Paulo Mendes, Aviação Civil, Chef. de Expediente Técnico, aeronaves.

Novas como se proceda antes do armazenamento das linhas do Estado?

R.— O art. 109.º da Tarifa Geral não tem precisamente aplicação para Ventas Novas e Campanhas porque essas estações delimitam de ser o território abrangente após a passagem da exploração das linhas do Estado para a C. P. Quanto a prazos, temos:

Distância de aplicação de Lisboa-P. a Évora, 181 Km.; segundo o art. 82.º da Tarifa Geral, a duração do trajeto é de 72 horas, ou sejam três dias; temos então:

Dia 15— dia de expedição.

- 15
- 20 dias para o transporte.
- 21

• 22— dia em que a mercadoria é posta à disposição do consignatário.

Se a remessa seguir ao abaje da Tarifa Especial n.º 1 de P. V., tem o dobro dos dias para o transporte.

P. n.º 83.— Preço para que seja realizado o processo de taxa abaje indicado, por estar em dividas sobre a forma como se processa:

Um remido de carga, peso 2.000 Kg., com motor, e um dito, peso 2.000 Kg., sem motor, de Alentejo a Garia, em P. V.

do 1.º remido — Tarifa Geral, 1.º classe com 25%
e 2.º " " " " Base 10%

Transporte do 1.º remido.....	21200
" " " " " " " " " " " " " "	26500
Mantimento do 1.º " " " " " " " " " "	1500
" " " " " " " " " " " " " "	600
Seguros e outras.....	100
Arrendamento.....	200
	<hr/>
	30150

R.— O arrendamento seria a taxa taxa, pois a um veículo com 2.000 Kg. corresponde sobre também 500 por estações e manobras, o que está abrangido pelo 1.º Adicionalmente à Circular n.º 838, relativa à actual Tarifa de Despesas Aeronáuticas.

897 Detalhes de taxa — Distância: 175 Km.

Tarifa de 2.000 Kg. — Tarifa Geral, Base 10% — 20%
Custo de 2.000 Kg. — Tarifa Geral, Base 10%

Transporte:

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{Custo de 2.000 Kg.} \left(2000 + \frac{25 \times 2000}{100} \right) \times 200 \times 11 = \\ = 51200 \\ \text{Custo de 2.000 Kg.} \left(2000 + \frac{10 \times 2000}{100} \right) \times 200 \times 11 = \\ = 24200 \end{array} \right.$$

Mantimento:

Custo de 2.000 Kg. 200 (11) = 2200	
Custo de 2.000 Kg. 200 (11) = 2200	4400
Seguros e outras de carga.....	100
Arrendamento.....	200
	<hr/>
	71200

Como a taxa apresentada pelo consignatário é igual à taxa normal (só se no adicional n.º 83 de P. V. do Anexo ao Livro E 14, sendo tido apenas as estações, de forma a encontrar

a mesma distancia, duas vezes, sapeado encadeado, na distancia de centos e 2 para um R, visto ser lido de tres tyagradas na abertura ditas aberturas.

P. n.º 308. — Pede para que seja descriptada a importancia de 500 a titulo de evoluções, machos e transbordos para o Minho e Douro, na taxa indicada na pergunta n.º 10 do *Jornal de C. P.* n.º 1.

R. — A importancia de manutenção (evoluções, machos e transbordos) a cobrar para o Minho e Douro, segundo a Tarifa da Despesa Anualizada e o Complemento a esta Tarifa em vigôr naquellas Bacias, no exemplo a que o consultante se refere, é a seguinte por tonelada:

Evoluções e machos á	
abriga e Fozinho	200
Desmarga	200
Supr.	200
Evoluções e machos á	
partida de Fozinho	200
Total	800

Na resposta á pergunta n.º 10 indicada no *Jornal de C. P.* n.º 1, a importancia total por dízimo de manutenção correspondente ao percurso do Minho e Douro deve ser de 50000 em vez de 55000, como erroneamente figura no referido Boletim. Por esta motivo deve tambem ser restituída a importancia relativa ao adicional de 5 %, para 1888, a soma relativa á taxa do Minho e Douro e a soma total de taxa em todo o percurso.

P. n.º 310. — Deseja saber se posso ou não cobrar nas cartas de porte qualquer quantia que as taxas cobradas e demais, quando o consignatário ou o expedidor se recusa a pagar a referida quantia, em conformidade com o art. 121.º da L.º (5.º Aditamento á Tarifa Geral), sem autorisação do Serviço de Fiscalisação e Estabelecimento ou se só com essa authorisação se podem incluir nas cartas de porte as quantias cobradas a mais.

R. — Pode, nos termos do § 1.º do art. 121.º da Tarifa Geral.

P. n.º 311. — As 45 horas concedidas aos consignatários para a cobrança das suas remessas das cartas da Companhia quando se trata de vagões completos (carga e descarga pelas duas) são contadas desde a hora da chegada do vagão



Ponte de ferro.

Foto de Sr. José Maria, mestre de trabalhos

ou são contadas depois de concluída a sua descarga?

Exemp. — Um vagão, com a carga, para 1000 kg. Chega ao destino 100 de 2 h de 24 horas
 Expedido e antes de chegada em 410 10
 Remessa por conta do tempo de chegada
 em 110 10
 Condição a desmarga em 410 10
 Retirada a remessa por completo de taxa
 em 410 10

Não deve ser cobrada retroactivamente. Mas paga arretradamente?

R. — As 45 horas concedidas aos consignatários para a cobrança das suas remessas das cartas da Companhia, mesmo quando se trata de vagões completos, são contadas depois de

condições e de carga. Assim, no exemplo que está, teremos :

Para garantir para a retirada de mercadorias :
das 10 horas da dia 1, às 10 horas da dia 2 — 10 horas
= 10 " " " 1, = 10 " " " 2 " "
" "

Ora como a mercadoria foi retirada de cada
esteio pouco de tempo, não há a cobrar.

P. n.º 245. — Devojo saber se o seguinte pro-
cesso de taxa está certo :

P. V. — De Silvão a Oca — 104 Km.

a) 10 n.º cabos telefônicos 400 Rs.
b) 4 n.º parafusos para iluminação 120 "

Tabela de Tarifas Especiais n.º 1 de P. V.

Transporte EQUIPAMENTO DE LÍNEA	452,00
Réis	107,00
Manutenção	440,00
Seguro, água e iluminação	140,00
	1.169,00
Arredondamento	10,00
	1.179,00

R. — Está certo.

II — MOVIMENTOS

Linha 20

P. n.º 246. — O comboio n.º 123 tem a sua
marcha prevista no livro horário à frente do
comboio n.º 122 desde Marvão, mas devido ao
atraso do comboio n.º 122, o comboio n.º 123
saiu à frente desde Marvão até Alcanorai.
O comboio n.º 122 foi recolhido em Alcanorai
pela via directa, tendo partido para regularizar

em anal.º M 122 de que o maquinista e con-
dutores eram portadores (art. 55.º, alínea (1),
pag. 29, Livro 2).

Igual facto se deu na estação de Tronagal
com os mesmos comboios, e o comboio n.º 123
foi recolhido pela via directa, com perigo.
Qual das duas estações integramos bem o regu-
lamento?

R. — A estação que procedeu bem foi Alcanorai
para cumprir com a determinação no art. 55.º,
alínea (1) da pagina 29.

Tronagal só poderia proceder como dita, se
o comboio 123 ultrapassasse normalmente o
comboio n.º 122 em Estarromento, por exem-
plo, e por virtude de algum dolo deste com-
boio, e ultrapassarem os dois em Tronagal.

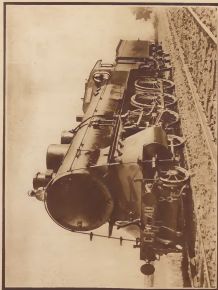
Ao atingir das duas últimas paradas do
art. 55.º, Tronagal procederia bem.

Quantidade de vagões carregados e descarregados
em serviço comercial
no mês de Novembro de 1910

	Vagões Carregados		Vagões Descarregados	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Transporte de L.	4.775	5.227	1.833	1.582
" " de C.	4.752	4.225	2.733	2.324
" " de P.	2.754	2.232	2.754	2.286
" " de T.	2.217	2.222	2.222	2.222
Total	14.508	14.906	7.542	6.414
Total Serviço Especial	14.508	14.906	7.542	6.414
Até ao 1.º	17	181	187	177



Uma completa de vapores - Caspelli



casas? — dar-lhe concertos nas diferentes localidades das cidades pelo nosso país, preferindo, é claro, aquelas que pudermos retirar maior população ferroviária; também se os nossos iniciativos de



A banda da Associação dos Operários do Ferro Francesa (Paris-Orléans)

solidariedade, estendendo ainda, (como ainda agora, a quando das nossas festas tendentes a obter fundos para a Orfandade), o recurso a solidariedades estrangeiras; referindo, em suma, a nossa vitalidade sob o ponto de vista artístico.

¶ Vamos à Escola da C. F. ?

Escola e Música

A propósito, mencionamos algumas gravuras de requintada e grupos muito corriqueiros por aqui — e lá — de importantes festas estrangeiras.

Uma delas foi reproduzida do Boletim dos Camiões de Ferro Franceses Nacionais, que contém 2.041 tons e 22.000 agentes. O pessoal destas Camiões de Ferro possui presentemente 18 bandas de música, 13 sociedades corais e 2 orquestras, distribuídas pelas nossas mais importantes de stas. O número total de executantes não por 1.000.

As duas outras gravuras foram extraídas do Boletim da Companhia dos Camiões de Ferro Franceses Paris-Orléans, que contém 1.818 tons e 20.000 agentes, e a que é a mesma coisa temido de se referências neste Boletim pelas importantes viagens que os seus serviços têm coberto. Uma das gravuras representa uma banda e a outra um grupo coral.

No estrangeiro, na grande maioria das empresas ferroviárias, existem associações mu-

nicais, mas de todas as que conhecemos a mais importante é a do pessoal da Companhia Inglesa London & North Eastern Railway. Esta Companhia é uma das maiores da Europa, com a parte de 11.000 tons em exploração e tem os seus serviços com os 220.000 agentes.

A sociedade musical do seu pessoal foi fundada em 1898 com o fim de organizar celebrações musicais de unidade entre todos os membros do numeroso pessoal da Companhia, independentemente dos serviços a que pertenciamos e das categorias que possuíamos.

Porém uma orquestra constituida por 150 executantes e um orfão de mais de 200 vozes masculinas de que fazem parte agentes de todas as categorias. E a todos os Ingleses entre os agentes de unidades, em que não há nem qualquer músico profissional. São todos ferroviários amadores de música.

O orfão é um dos maiores e um dos melhores do mundo.

Esta associação musical já deu mais de 150 concertos, além de ter participado nestas tantas festas organizadas a favor de obras de beneficência.

Em 1910, quando a Inglaterra celebrou o centenario de seu primeiro caminho de ferro, um dos númeos dos festejos consistiu num concerto dado por esta associação, e que contou com mais de 200 delegados dos camhões de



Um grupo da Associação dos Camiões do Ferro Franceses (Paris-Orléans)

ferro de mundo inteiro, que não se cansaram de aplaudir entusiasticamente a brilhante execução tanto da orquestra como dos coros.

De todas as festas foi esta incontestavelmente a que se conseguiu mais sucesso, e de que conservamos melhores recordações.

Jardagem

Tudo a gosto pode fazer jardimagem, mesmo quem não tenha jardim! Uma vaso nas janelas, umas trepadeiras nas paredes, são adorno que muito contribuem para o embellezamento desses locais.

É só, na generalidade, dar-se um para todos uma necessidade a cultura das flores, eis impõe-se nos locais mais frequentes e como são as estações horto-ciáticas.

A forma mais simples de alisar e tornar mais agradável uma estação é ajardiná-la, conseguindo-se também aproveitar os espaços típicos por lástias que sempre deitamos e muitas vezes são verdadeiros depósitos de lixo-cidade.

Ajardinar uma estação não é, geralmente, trabalho muito difícil.

Não é preciso, como se pode julgar, ter um recinto especial onde possam ser dados alguns cuidados para produzir flores. Ao fazer uma rede de plantas ornamentais que cubra uma boa trepadeira, ou um depósito de material; uma trepadeira que tape um muro ou embudo-se um gratuitamente simultâneo, um vaso decorativo numa plataforma ou ainda um pequeno de arvoreto num canto desaproveitado vêem mais do que muitos outros resultados, tantas vezes, em locais onde quasi se não vêem.

Há tantas plantas que se prestam a ornamentações singelas que o melhor trabalho é escolher-las com critério, escolher o local, a facilidade de regar, a luz, etc., fazendo servir para nos guiar na escolha a observação das plantas que sejam conhecidas e se adaptam à região.

Para facilitar o ajardinamento das estações, aparcagens, etc., possuem os directores da Companhia plantas ornamentais de algumas espécies raras e de fácil tratamento que podem ser fornecidas aos agentes que têm a seu cargo estar pelo bom aspecto das estações locais.

A festa dos Bombeiros do Sul e Sertão

Já no último número do «Bôlota» nos referíamos à interessante festa celebrada em 20 de Novembro último pela conhecida associação dos Bombeiros do Sul e Sertão, no presépio

pois do C. P. Não podemos deixar, por abreviação falta de espaço, noticiá-la pormenorizadamente, como é desejavelissimo fazer.

Menciono em a assistência de sr. Governador Civil do Estado e respectivos Secretário, de representantes da Companhia e outras instituições de destaque, de delegados de numerosas corporações e entre ellas, de Associação Commercial, de Beneficência, dos Bombeiros do Grande Sertão, da Junta de Freguesia, da Delegação Municipal, de Associação de Instrução e Esportivo etc., etc.

O programma foi integralmente cumprido tendo-se consistido de abertura por um discurso de elocução, de cantinhos de se arvorar a nova bandeira, da recepção de entidades oficiais, a poucas coincidentes de maior categoria, duas simulações de incêndio, ataques e salvamentos de váriosapparells compreendendo demonstrações de váriosapparells; evoluções com três escalas de ganchos; evoluções com duas escalas de mesmo género; escalada vertical a um B. e outras com três escalas; trabalho com escalas de ganchos por duas equipes e uma escala de ganchos desceida em sentido obliquio de jarragem de jarras, contra e a favor; salvamento por escalas de ganchos feitas de cima para baixo e de baixo para cima e outras de profundidade, saltos de tela e escalada ao vento e antilógica, mostrando a distincta organização, em todos estes exercícios, a participação e actividade de uma escadaria profissional.

O exercicio de simulação de incêndio e de salvamento das pessoas que se achavam no prédio incendiado e pedras ardentes foi feito magistralmente, mostrando a maior concepção em todos os exercicios. Ao terminar, o sr. Governador Civil do Estado manifestou o agrado com que assistiu a esse exercicio, felicitou o Corpo de Bombeiros do Sul e Sertão pela sua espediente organização e valor dos que o constituem, louvando especialmente os bombeiros Martinho Carvalho, António Correia, Joaquim dos Santos e Joaquim Domingos.

Antes dos exercícios fora feita a entrega dos diplomas aos que o Corpo de Bombeiros do Sul e Sertão havia dado para seus abito honorários e do diploma de comandante honorário ao sr. Mario da Costa, pelos resultados servi-

que por de feitas à prestação suspension, até então quando da entrega para a ad. comarca internacional de Porto.

Para final da festa foi decretada, pelo sr. Governador Civil de Natal, no período onde esteve instalado durante sete dias a escola de Corpo de Bombeiros de Sol e Sombra, e como reconhecimento ao seu proprietário, o sr. José Pedro da Costa, uma liquida em que se dá esta liquidação: «Prêta que seria como está ao Bombeiros T. dos C. F. S. S., homenagem ao seu proprietário, 19-5-1923 — 20-11-1923» variando as outras calças: rivas e prolongadas várias de palmas.

Para terminar esta festa, que deixou as mais gratas lembranças ao espírito de todos que a ela assistiram, foi oferecido aos convidados um espetáculo «Porto» nas oficinas das Comissões do Porto, tendo-se nessa ocasião as mais efêmeras e coloridas luzes.

CURIOSIDADES ESTATÍSTICAS

Gado abútilo para consumo de Lillida e Porto, em 1922

Lillida abútilo, em 1922, para sua alimentação, 25.428 cabeças de gado bovino, 228.028 de gado caprino e 24.812 de gado suíno; no primeiro número correspondendo ao preço de 5.208.628 quilos, ao segundo 2.827.267 quilos e ao terceiro 4.221.227 quilos.

Consumo portanto, em 1 ano, 12.725.028 quilos de carne.

Foi Dezembro, o mês em que se abateu um maior número de cabeças de gado bovino, a saber: 2.749, com o peso de 522.229 quilos; foi Março, o mês de menor consumo: 1.022 cabeças, com 127.791 quilos.

As cabeças, o gado caprino contou um menor número de cabeças abatidas, no mês de Dezembro: 22.126, com 229.224 quilos; Março surgiu a maior quantidade: 45.247 cabeças, com 271.222 quilos.

Quanto ao gado suíno não podia deixar de ser Dezembro, o mês das festas do Natal, aquele que surgiu o maior número: 4.222 cabeças, com 721.240 quilos. E Agosto figura com o consumo mínimo: 1.442 cabeças, com 125.212 quilos.

Porto, cujo estabelecimento recebe carne para sua alimentação, em 1922 consumiu: 22.022 cabeças de gado bovino, com 4.222.222 quilos; 22.224 cabeças de gado caprino, com 222.222 quilos; 2.227 cabeças de gado suíno, com 422.127 quilos. No total, 5.122.242 quilos de carne, menos de metade do consumo Lillida.

Erreta

No último número do *Boletim de E. P.*, no artigo *Exposições*, linha 42.^a, 2.^a columna da pág. 122, onde se lê *para duas linhas*, deve

Pessoal.

Actes dignos de elogio

Como complemento à notícia inserta no último número de *Boletim* acerca dos bons serviços prestados pelos agentes da estação de Lavoura quando de instalado ali manifestado, temos a informar que o chefe de distrito n.º 144, Honório de Sousa e o encarregado José Alípio foram igualmente louvados pela Direcção por terem cooperado a prestar da estação as defesas das mesoclerias armadas e das vagras.

No dia 4 de Outubro de ano findo, tendo

sido fraccionado o comboio n.º 2222401 entre Amarelal e Entroncões, a parte fraccionada por se em fuga, adoptando tal velocidade que ultrapassou a estação de Amarelal. O guarda-freio de 2.º classe, Sr. Américo Thomaz, que se ergia na parte do material em fuga, vendo que se escapava, inutilmente, todas as esforços para o deter, tomou a resolução de se colocar no exterior de vehicle que dirigia à frente, a fim de dar sinal de paragem.

O material se atingiu a quilómetro 122,200,

estabeleceu, seguindo depois aquelle agente, verificando, até à chegada de Evras Monte a relatar ao chefe a ocorrência.

Por ter procedido tão acertado e diligentemente foi levantado pela Direccção Geral que tem bém de conta, pelo mesmo motivo, um prêmio pecuniário.

AGENTE QUE COMPLETA ESTE MÊS
DE ANOS DE SERVIÇO



José Martins Pinheiro

Dois mil e setecentos e setenta e sete annos.

Admittido neste estabelecimento em 1820, em 18 de Junho de 1826 foi promovido a mestre, e em 18 de Junho de 1830 a chefe de campo superior, passando em seguida a grande-mestre em 1832, e em 18 de Junho de 1836 a um Commandante de Campo de Batalha, sendo, em 1838, a chefe de Batalhão de 1.ª Classe, e em 1840 a chefe de Batalhão de 2.ª Classe, e em 1842 a chefe de Batalhão de 3.ª Classe, e em 1844 a chefe de Batalhão de 4.ª Classe, e em 1846 a chefe de Batalhão de 5.ª Classe, e em 1848 a chefe de Batalhão de 6.ª Classe, e em 1850 a chefe de Batalhão de 7.ª Classe, e em 1852 a chefe de Batalhão de 8.ª Classe, e em 1854 a chefe de Batalhão de 9.ª Classe, e em 1856 a chefe de Batalhão de 10.ª Classe, e em 1858 a chefe de Batalhão de 11.ª Classe, e em 1860 a chefe de Batalhão de 12.ª Classe, e em 1862 a chefe de Batalhão de 13.ª Classe, e em 1864 a chefe de Batalhão de 14.ª Classe, e em 1866 a chefe de Batalhão de 15.ª Classe, e em 1868 a chefe de Batalhão de 16.ª Classe, e em 1870 a chefe de Batalhão de 17.ª Classe, e em 1872 a chefe de Batalhão de 18.ª Classe, e em 1874 a chefe de Batalhão de 19.ª Classe, e em 1876 a chefe de Batalhão de 20.ª Classe, e em 1878 a chefe de Batalhão de 21.ª Classe, e em 1880 a chefe de Batalhão de 22.ª Classe, e em 1882 a chefe de Batalhão de 23.ª Classe, e em 1884 a chefe de Batalhão de 24.ª Classe, e em 1886 a chefe de Batalhão de 25.ª Classe, e em 1888 a chefe de Batalhão de 26.ª Classe, e em 1890 a chefe de Batalhão de 27.ª Classe, e em 1892 a chefe de Batalhão de 28.ª Classe, e em 1894 a chefe de Batalhão de 29.ª Classe, e em 1896 a chefe de Batalhão de 30.ª Classe, e em 1898 a chefe de Batalhão de 31.ª Classe, e em 1900 a chefe de Batalhão de 32.ª Classe, e em 1902 a chefe de Batalhão de 33.ª Classe, e em 1904 a chefe de Batalhão de 34.ª Classe, e em 1906 a chefe de Batalhão de 35.ª Classe, e em 1908 a chefe de Batalhão de 36.ª Classe, e em 1910 a chefe de Batalhão de 37.ª Classe, e em 1912 a chefe de Batalhão de 38.ª Classe, e em 1914 a chefe de Batalhão de 39.ª Classe, e em 1916 a chefe de Batalhão de 40.ª Classe, e em 1918 a chefe de Batalhão de 41.ª Classe, e em 1920 a chefe de Batalhão de 42.ª Classe, e em 1922 a chefe de Batalhão de 43.ª Classe, e em 1924 a chefe de Batalhão de 44.ª Classe, e em 1926 a chefe de Batalhão de 45.ª Classe, e em 1928 a chefe de Batalhão de 46.ª Classe, e em 1930 a chefe de Batalhão de 47.ª Classe, e em 1932 a chefe de Batalhão de 48.ª Classe, e em 1934 a chefe de Batalhão de 49.ª Classe, e em 1936 a chefe de Batalhão de 50.ª Classe, e em 1938 a chefe de Batalhão de 51.ª Classe, e em 1940 a chefe de Batalhão de 52.ª Classe, e em 1942 a chefe de Batalhão de 53.ª Classe, e em 1944 a chefe de Batalhão de 54.ª Classe, e em 1946 a chefe de Batalhão de 55.ª Classe, e em 1948 a chefe de Batalhão de 56.ª Classe, e em 1950 a chefe de Batalhão de 57.ª Classe, e em 1952 a chefe de Batalhão de 58.ª Classe, e em 1954 a chefe de Batalhão de 59.ª Classe, e em 1956 a chefe de Batalhão de 60.ª Classe, e em 1958 a chefe de Batalhão de 61.ª Classe, e em 1960 a chefe de Batalhão de 62.ª Classe, e em 1962 a chefe de Batalhão de 63.ª Classe, e em 1964 a chefe de Batalhão de 64.ª Classe, e em 1966 a chefe de Batalhão de 65.ª Classe, e em 1968 a chefe de Batalhão de 66.ª Classe, e em 1970 a chefe de Batalhão de 67.ª Classe, e em 1972 a chefe de Batalhão de 68.ª Classe, e em 1974 a chefe de Batalhão de 69.ª Classe, e em 1976 a chefe de Batalhão de 70.ª Classe, e em 1978 a chefe de Batalhão de 71.ª Classe, e em 1980 a chefe de Batalhão de 72.ª Classe, e em 1982 a chefe de Batalhão de 73.ª Classe, e em 1984 a chefe de Batalhão de 74.ª Classe, e em 1986 a chefe de Batalhão de 75.ª Classe, e em 1988 a chefe de Batalhão de 76.ª Classe, e em 1990 a chefe de Batalhão de 77.ª Classe, e em 1992 a chefe de Batalhão de 78.ª Classe, e em 1994 a chefe de Batalhão de 79.ª Classe, e em 1996 a chefe de Batalhão de 80.ª Classe, e em 1998 a chefe de Batalhão de 81.ª Classe, e em 2000 a chefe de Batalhão de 82.ª Classe, e em 2002 a chefe de Batalhão de 83.ª Classe, e em 2004 a chefe de Batalhão de 84.ª Classe, e em 2006 a chefe de Batalhão de 85.ª Classe, e em 2008 a chefe de Batalhão de 86.ª Classe, e em 2010 a chefe de Batalhão de 87.ª Classe, e em 2012 a chefe de Batalhão de 88.ª Classe, e em 2014 a chefe de Batalhão de 89.ª Classe, e em 2016 a chefe de Batalhão de 90.ª Classe, e em 2018 a chefe de Batalhão de 91.ª Classe, e em 2020 a chefe de Batalhão de 92.ª Classe, e em 2022 a chefe de Batalhão de 93.ª Classe, e em 2024 a chefe de Batalhão de 94.ª Classe, e em 2026 a chefe de Batalhão de 95.ª Classe, e em 2028 a chefe de Batalhão de 96.ª Classe, e em 2030 a chefe de Batalhão de 97.ª Classe, e em 2032 a chefe de Batalhão de 98.ª Classe, e em 2034 a chefe de Batalhão de 99.ª Classe, e em 2036 a chefe de Batalhão de 100.ª Classe.

**Agentes aprovados
para as categorias immediatas nos exames
de Novembro findo**

Chefe de 2.ª para 1.ª cl.: Francisco José das Neves.

Fuzileiros de 2.ª para 3.ª cl.: Antão da Silva, José António Custodio Malvar e Estelito Fernandes.

Aspirantes para factores de 2.ª cl.: Custodio — João Manuel Coelho Fernandes e Antão Gonçalves Felício.

Aprovados — Artur Dias de Sousa, José Gomes, Manuel Dias Neto, José Filipe Aires, Manuel Vicente Juro, Carlos Gomes Valdeia,

José António Oliveira, Antão Rodrigues Ferreira, Manuel Augusto Jacinto, José Augusto da Silva, José das Neves Silva, Luís Antão Braga, Manuel da Silva, Antão de Fomosa e Silva, Joaquim Pires, Leonido Gonçalves da Conceição, João Gomes Bento, Jeronimo Gomes Paiva, Antão Correia da Costa, Antão Alves da Cunha Junior, Antão Amaral, Américo Rodrigues Ribeiro, Mário Cláudio da Rocha, Joaquim Fernandes Pereira, Adolfo Rodrigues Marques, Edmundo de Sousa Rolão, Artur Rodrigues Aires, Manuel Cunha, José Fins Ribeiro, Antão Martins Neves, Artur Cláudio, Américo da Costa, Armando Dias dos Santos, José Adolfo Benigno Marques, Santos Custodio da Silva e José Simões do Carvalho.

Praticantes para aspirantes: Bento da Silva, Ramão, Joaquim Vitor Oliveira, Antão Leitão Santos, César Hermes Paula Delva, Antão Rodrigues de Sousa, Antão Dória, Carlos Pereira, Luís Antão, Antão de Oliveira Sousa, Joaquim Dias Leitão, Antão Afonso de Melo, Antão Martins de Aguiar e César Rodrigues Martins.

Contadores de 2.ª para 1.ª cl.: Francisco Pinto Duarte, João Manuel Rodrigues e Diana Rodrigues.

Revisor de 2.ª para 3.ª cl.: João das Rêas Martins.

Nomeações em Novembro

EXPLOSAO

(até ao dia 1 de Novembro)

Corrador: Vicente das Santos Quintinho.

VIS E CERRA

Escreta-Bas: José Maria Correia Franco.

Escreta: Custodio de Melo.

Prançoções em Outubro

A apitalos de 2.ª cl.: Custodio José Amas.

Reformas

Domago Agreja, Sub-chefe de Distrito de Material e Tração.

Em virtude do seu estado de saúde, vivem

obrigado a deixar de prestar serviço nesta Esquadra muito durante o tempo de licença foi um bom colaborador e amigo.

Admitido em 18 de Novembro de 1906 como desenhador auxiliar, foi promovido sucessivamente às diferentes categorias de sua carreira até Sub-chefe do Distrito de Material e Tropa. O **Juliano de C. P.** apresenta-se as suas melhores qualidades de despendido.

Manuel Maria Faria, guarda de estação.

Falecimentos em Novembro

Temos a lamentar o falecimento no mês de Novembro de dois dos seguintes agentes:

† **Augusto Rodrigues Ferreira**, sub-chefe do Departamento de Distrito de Material e Tropa. Admitido como ajudante de contador em 27 de Outubro de 1895, foi nomeado sub-chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1915, depois de ter passado por diversas categorias de sua carreira.

† **Raul Botelho de Castro**, Fator de 1.ª classe, em Lisboa Terceira do Paço.

Admitido como praticante em 8 de Novembro de 1918, foi nomeado fator de 2.ª classe em 22 de Junho de 1925 e promovido a fator de 1.ª em 1 de Janeiro de 1930.

† **João Rodrigues Salvado**, maquinista de 2.ª

classe. Admitido como auxiliar em 18 de Março de 1900, foi promovido a Esquadra de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1903, Esquadra de 1.ª classe em 1 de Julho de 1904 e finalmente maquinista de 2.ª classe em 1 Julho de 1915.

† **João Paulo**, chefe de distrito n.º 44.

Foi admitido como assentador de distrito em 21 de Dezembro de 1898, promovido a sub-chefe de distrito em 1 de Janeiro de 1909 e a chefe em 21 de Agosto de 1912.

† **Alfredo Faria**, Carregador em Torres Novas.

Admitido como carregador em 22 de Novembro de 1902.

† **Manuel Anacleto**, Guarda de estação em Bombarral.

Admitido como guarda de estação em 21 de Maio de 1908.

† **João Maria Barbosa**, Guarda de estação em Campesin.

Admitido como carregador eventual em 26 de Maio de 1915, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927 e passou a guarda em 21 de Julho de 1929.

† **Luís Morges**, guarda de distrito.

Foi admitido em 21 de Abril de 1914.



† Augusto Rodrigues Ferreira
Sub-Chefe de Repartição



† Raul Botelho de Castro
Fator de 1.ª Classe



† João Rodrigues Salvado
Maquinista de 2.ª Classe



† Alfredo Faria
Carregador

ARMAZENS DE VÍVERES

OS AGENTES QUE SE ABASTECEM DOS ARMAZENS DE VÍVERES:

- compram de melhor qualidade;
- realizam uma economia;
- concorrem para a sua Caixa de Reformas e Pensões.

TABELA DE PREÇOS NO MÊS DE JANEIRO DE 1931

Quantidade	Preço	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço
Arroz Branco..... kg	1.400	Cebolas..... kg	400	Almôndo..... kg	3.500
• "Malhado..... "	1.400	Chouriço de carne.... "	14.000	Bollos..... kg	400
• "Velho"..... kg	1.400	Farinha de milho..... "	1.400	Ovos..... dúzia	6000
• "Branco"..... "	1.400	• "Trigo"..... "	1.400	Presuntos..... kg	1.400
• " "..... "	1.400	Feijão branco..... kg	1.400	Presuntos..... kg	1.400
Amendo de 1ª..... "	1.400	• "comum"..... "	1.400	Queijo de Serra..... "	1.400
• "2ª..... "	1.400	• "estufado"..... "	1.400	• "Lamangy"..... "	1.400
• "pão"..... "	1.400	• "curado"..... "	1.400	Salto curado..... "	1.400
Arroz de 1ª..... kg	1.400	• "tradic"..... kg	1.400	• "Offenbach"..... "	1.400
• "2ª..... "	1.400	• "manipig"..... "	1.400	Sal..... kg	400
Bacallos secos..... kg	6.000	Costa de 1ª..... kg	1.400	Almôndo..... kg	400
• "ingles"..... "	1.400	• "2ª..... "	1.400	Troncho..... "	600
Bacalh..... "	6.000	Costa..... "	1.400	Troncho..... kg	1.400
Bacalh..... "	6.000	Costa..... kg	400	Troncho branco..... "	1.400
Carvão de côco..... "	400	Manipig..... "	1.400	• "tradic"..... "	1.400

NOTA. — Os preços da carne, salmão, farinha de trigo, feijão, peixe, vinho e vinho no Armazém de Bateria são os preços de importação estrangeira.

Todos os preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as variações de mercado.

Além dos preços acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda todo o que se encontra levantado nos estabelecimentos estrangeiros e locais, incluindo algodão, açúcar, melancia, farinha para leite, salgado e frango de corte preparado por proprios laboratorios e de mercado.

Quem for interessado deve se dirigir aos Armazéns de Viveres, com o que contribuirá também para a prosperidade da sua Caixa de Reformas e Pensões que representa o futuro de toda a Comunidade Beneficente.